高山病との闘い（青蔵鉄道の旅）

2007年（平成19年）5月23日（水）～27日（日）

1　早起きして四川省へ

今朝は、4時起きである。とにかく中国国際航空CA422便の成田空港発が、9時25分と早過ぎるのだ。一般的に国際線に乗る場合は、出発の2時間前集合が常識なので、今回の成田空港第2ターミナルビル集合時間も7時半と極めて早い。いつもなら東武野田線とＪＲ成田線を乗り継いで成田へ向かうのだが、今回は時間的にそのルートが使えない。やむなく牛田→関屋の乗り換えルートで向かうことになるのだが、早朝の列車は各駅停車しか無いので、春日部駅を始発に乗らないと間に合わない。

驚いたのは、始発電車となる東武伊勢崎線800列車浅草行きが、何と10000系の4両編成で入線してきたことだ。おそらく始発列車の乗客は、常連さんが多いのだろう。数少ない乗客が、10両分の有効長がある長いホームの中程に固まっていたので、発車案内表示器を見るまでもなく編成の短いことが判ったものの、東武動物公園以南の本線上を4両編成電車が走る様子は、30年前に遡ったような錯覚を抱く。

春日部から始発電車に乗るのは初めてであるが、無事着席できた。牛田までは46分、新越谷でまとまった乗降があったが、遅れはなかった。接続よく関屋からは京成535列車に乗り、空港第2ビルまで83分の長旅。成田空港第2ターミナルビルに着いてみると、我々の搭乗するCA422便は、2番目に早い便であることが判明した。これより早いのは8時50分発の上海便で、これに乗ることになった場合は成田へ前泊するしかない。

遅れることなく全員集合が確認され、搭乗手続き。旅行代理店の方が、早朝にも関わらずサポートしてくれるのはありがたい。出国手続き後、新交通システムでサテライトへ移動し、85番ゲートでしばらく待機する。CA422便は、通路を挟んで左右に3列シートが並ぶ中型機、B757-200が機材として使われている。機内は平日にも関わらず、満席である。離陸と同時に時計を1時間遅らせ、中国時間に合わせる。

約3時間半のフライトで、北京首都圏国際空港へ到着した。目的地はここではないので、単なる乗り継ぎ中継地点に過ぎないのだが、トランジットではなく、荷物も全部持って入国手続きを強要される。つまり機材は全く同じなのに、国際線から国内線にチェンジしたCA422便に乗るため、再度手荷物検査を受ける必要があるのだ。入国手続きでは、先月更新したばかりのICカード式パスポートに入国スタンプが押された。

わずか20分の滞在で、北京を後にする。北京からは国内線なので、アルコール類は有料になると思っていたが、ものは試しでリクエストしたところ、何とビールが出てきた。社会主義の国は各種サービスが良くないとの評判が立っているが、このようなサービスは大歓迎である。来年開催のオリンピックを控え、サービス向上に努めているとは聞いてい

たが、これもその一環なのだろうか？

成都双流国際空港へは、北京から 2 時間半で到着。標高 500m の盆地に、約 1 千万人が住んでいる。成都（チェンドゥー）といえば、四川省の省都。三国志でいえば、「蜀」の国の都である。たまたまテレ玉で放映中だった塩崎雄二原作「一騎当千」を見ていたので詳しくなったのだが、約 1,800 年前に中国が魏・呉・蜀の三国を中心に群雄割拠していた時代、劉備玄徳を皇帝に関羽雲長、張飛益徳、趙雲子竜ら豪傑の武将、および軍師として諸葛亮孔明が活躍した舞台である。決してバトルのパンチラシーンばかりを見ていたわけではない。

空港から成都市内へ移動するマイクロバスの車内で、現地ガイドの劉さんとスルーガイドの唐さんが、自己紹介する。劉さんが若くて日本語もうまいのに対して、唐さんは私よりも年配で、日本語のなまりが酷い。まだ日も高いので、1 か所だけ観光？することになり、何故か成都南駅が選ばれた。表玄関の成都駅とはかなり離れており、市内中心部を挟んで、両者を結ぶ地下鉄が現在工事中である。成都南駅は裏口らしく小汚い。ホームからは、ちょうど江油行きの列車が発車するところであった。

しばしの撮影タイム後、夕食のレストラン「故郷縁家常菜館」へ移動する。楽しみにしていた四川料理といえば辛い味付けをイメージするが、日本人に合わせているのかさほどでもなかった。ただし、リクエストしていた麻婆豆腐だけは、ピリッとした山椒と焦がしネギの香りが食をそそり、何度もお代わりした。

2　拉薩で高山病に罹患

呑み過ぎの影響か、夜中に 4 回もトイレに行く。年齢のせいかもしれないが、旅先では熟睡できないことが多い。この日も飛行機の関係で、5 時のモーニングコールで叩き起こされる。四つ星ホテル「成都家園国際酒店」の朝食バイキングは内容が充実しており、軽く済ませるつもりがついつい食べ過ぎてしまう。

ホテルから空港までは、約 15 分。国内線出発ロビーで搭乗手続きを済ませ、C2 ゲートからバスで CA407 便に乗り込む。機材は、エアバス 319 で、昨日と同じく 3 列シートが左右に並び、内装はまだ新しい。成都～拉薩（ラサ）のフライトは 2 時間だが、何故か出発が遅れ、その遅れを引きずり、拉薩空港への到着も 20 分以上遅延した。拉薩空港は軍用飛行場と共用で、周辺を草木の無い山に囲まれた世界一高い場所にある空港である。新型機は、必ずここへ寄航し、離着陸テストをするらしい。

それだけ気圧が低い特殊な場所なのに、機内で缶ビールを 2 本呑んだのがいけなかった。空港へ降り立った途端、足下がふらつく。症状としては、吐き気や息切れのほか、目の奥

がチカチカとして頭も痛い。これが典型的な高山病であることは、帰宅後にネットで調べて知った。標高 3,450m にあるスイスのユングフラウヨッホでは何ともなかったので、自分だけは絶対に大丈夫と自負していただけに、ショックが大きい。拉薩は富士山よりも若干低い標高 3,650m にあり、わずか 200m の差で酸素が急激に希薄になるのかも知れない。空港で見付けた 20 元の酸素ボンベを急遽購入し、万一に備えた。

空港から市内へ向かう途中で、怪しげな石窟に立ち寄る。いかにもインチキ臭い風情で、気分が悪いのも手伝って、早くホテルに入って横になりたいと思う。しかし、集団行動でそのようなことは許されず、昼食では体調がすぐれないので、私にしては珍しく食も進まなかった。

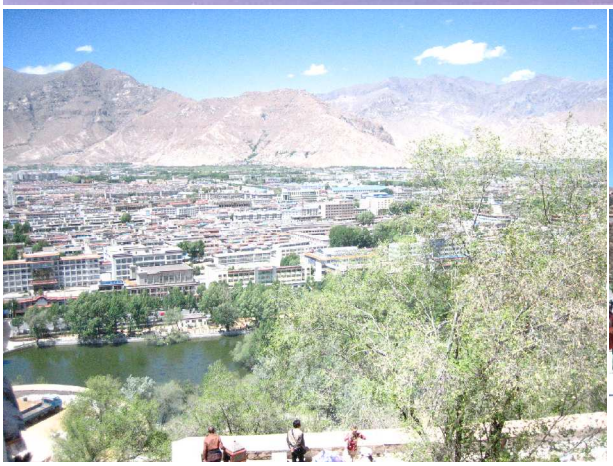
食後は休む間もなく、ポタラ宮へと案内される。ここは 1642 年、拉薩のマルポリの丘の上に十数年をかけて建設された宮殿であり、チベット仏教の聖地でもある。ポタン・マルボ（紅宮：宗教的なことを行う）、ポタン・カルボ（白宮：政治的なことを行う）をはじめとする様々な建物から形成されている。なお、白宮は原則的に非公開だが、現在は予約制で紅宮内部だけが見学可能となっており、歴代ダライ・ラマの玉座などの一部が公開されている（写真撮影は禁止されているので、お見せできないのが残念）。

1950 年代に勃発したチベット動乱が 1959 年中央チベットに波及し、同年 3 月、ダライ・ラマはインドへ脱出、ポタラ宮は主を失った。同年、中国政府はポタラ宮を接収し、現在は博物館として使用されている。1994 年、周辺の遺跡と合わせて拉薩のポタラ宮の歴史的遺跡群として、ユネスコ世界遺産（文化遺産）として登録された。

歴史的な背景はこれぐらいにして、そもそも観光地化した歴史的建造物に全く興味のない自分には、単なる時間つぶしでしかない。そもそも市内からポタラ宮の建造物までは標高差があり、長い階段を上らなくてはならない。これが高山病に罹り、じっとしていても気持ちが悪い状態なので、つらい。しかも拉薩は高地に位置しているため、太陽が近く日差しも強い。富士山の頂上とほぼ同じ高さといえば、日本ならばまだ残雪があるはずだが、こちらは緯度が低い関係で半袖でも暑いくらいだ。まぁ、これも修行の一つと考えて、せっかく拉薩まで来たのだから上まで登ることにするが、皆の足手まといにならないように努めなければならない。

とにかく同行者に迷惑をかけないように、少し歩いては胸の動悸が収まるまで休憩するのを繰り返し、かつ脱水症状が現れないように適宜水分補給をしながらやっとの思いでポタラ宮へたどり着いた。ただでさえ体調が良くないのに、宮殿内はバターを焚く臭いが立ち籠め、さらに気分が悪くなる。そのバターが、どこかでふらついたときに左手へベット

リと付着し、気持ち悪さに拍車をかけた。現地ガイドの若い李嬢が一生懸命説明してくれるのだが、上の空。ただひたすら見学が早く終わらないかと、それだけを念じていた。



下山後、広場で小休止して、次の見学場所であるジョカン（大昭寺）へ移動する。ここも 2000 年に世界遺産へ拡大登録されており、入場券がミニ CD になっていてハイカラである（帰宅後にパソコンで見たら、大昭寺を紹介するビデオ映像や写真が収録されていて、凝っていた）。大昭寺の周辺には、露店がたくさん出ていて、30 元（=450 円）で帽子を買う。チベット民族の多くが被っているカウボーイスタイルのつば広帽子で、強い日差しを遮るものが欲しかった。素材は布製のようだが、作りはしっかりしており、何よりゴルフでも使えそうなので、実用的な土産にもなる。

この日の観光地巡りは、これで打ち止め。クタクタになって土産物屋に入り、湯茶の接待を受ける。ところが、ほんの小休止のつもりだったのに、一人行方不明になったので、大休止となった。本来なら参加者の中では若い部類に属する自分が率先的に探しに行かねばならないところだが、二重遭難になるおそれもあったので、その役割はガイドに任せて

じっとしていることにした。旅先で行方不明になると、ろくなことはない。

幸いにして行方不明者も見付かり、予定より少し遅れて夕食となる。本来なら楽しいはずの夕食が、高山病の影響で皆食欲がない。しかもチベット料理は臭いのきついものが多く、喉を通ったのはカレースープとリンゴ入りヨーグルトだけだった。最後にチベット名物バター茶（私の口には合わなかった）を呑んで、お開き。

今夜の宿は、「雅魯蔵布大酒店」。やはり四つ星クラスのデラックスホテルだが、歓迎のセレモニーには仰天した。異国からの我々を歓迎してくれるのはありがたいのだが、とにかく喧しいのだ。ただでさえ頭痛がするのに、それを逆なでするようなチベット音楽と踊りがいつ終わるともなく続くのには、閉口した。部屋自体は広くて立派だが、意外にも冷蔵庫がなかった。それでもシャワーを浴びたら少し疲れが取れ、だいぶ楽になった。

３　標高世界一の青蔵鉄道に挑む

翌朝はゆっくりできたが、体のだるさは相変わらずで、どうもスッキリしない。動作がどうしても緩慢になりがちで、テキパキと物事が片付けられない。それでも朝食だけはとっておかないと、後の行動に差し支えるので、水分を重点的に補給した。拉薩市街の東外れにあるホテルから、反対の西外れにある拉薩駅まで、マイクロバスで約 15 分。

これから乗車する T24 空調特快列車の発車時刻までまだたっぷり時間があり、それまで撮影タイムとなる。拉薩駅前は広く開放的で、記念撮影をする観光客の姿があちこちで見られる。ただし、少しでも走ると息切れするので、移動にはゆっくりとした動作が要求される。9 時半に駅舎内へ入るが、手荷物検査を要求されたのに少し驚く。まだ昨年出来たばかりの駅なので、待合室の調度品など何もかもが新しい。現在は 1 本前の上海行き T166 列車の改札中である。中国の鉄道は、原則として列車単位での改札なので、次の列車の乗客が改札内へ入ることは難しい。しかし、そこを何とかガイド氏に口説き落としてもらって、改札内へ入ることに成功した。

しかし、時計を見ると既に T166 列車の発車時刻が迫っている。中国の駅はスケールが大きく、拉薩のような田舎駅でも目的のホームへたどり着くまでには時間がかかるのだ。

軽い高山病に罹っている身では走ることもままならないし、それでも発車シーンを押さえようとホーム先端を目指すが、残念ながらその途中で T166 列車は発車してしまった。

次の T24 列車が、我々の乗車する成都行き空調快速だ。青蔵鉄道を直通する列車は、一日 4 往復。このほかに区間運転列車や、貨物列車がある。私に当てがわれた席は、6 号車 11 番の下段寝台。切符には、「新空調軟座特快臥」と表示されている（目的地は西寧（シーニン）だが、切符はその先の蘭州（ランチョウ）までとなっていた）。シンガポールから家族旅行に来ている父子連れと相部屋であった。一行は全て同じ車両だと思っていたのだが、隣の車両を含めて 4 部屋に分散されていた。T24 列車は、定刻の 10 時 45 分に引き出し時の衝撃もなく、静かに拉薩駅ホームを離れた。川を渡り、トンネルを抜けると、程なく貨物駅を通過する。青蔵鉄道は、文字通り青海省の省都西寧と西蔵自治区の拉薩を結ぶ鉄道で、下車駅の西寧まで 1,972km、24 時間 13 分の旅がいよいよ始まった。

出発してから約 1 時間後の 11 時 40 分、昼食の準備が出来たとのことで、一同餐車（食堂車）へ移動する。出てきた料理は、総菜 3 皿にスープが一皿。炒め物は、塩辛くて喉が渇きそうだったので、自重する。明日の朝まで 3 食をこの食堂車でとることになっており、出てくる料理の種類こそ違うものの、品数のパターンは 3 回とも同じだった。写真に出ている缶ビールは、サービスドリンクで、ビールが呑みたくない場合は、ソフトドリンクなどに交換してくれる。このビールが冷えてない上に、気圧の差を考慮せずにカップへ注いだので、泡となって吹き出し、粗相をしてしまった。

部屋へ戻ると、車窓からは遠方に雪を被った山々が望まれる。青蔵鉄道は基本的に単線非電化なのであるが、所々複線になり、交換できるようになっている。沿線には、牛の仲間であるヤクや山羊が放牧されていて、のどかな田園風景が広がる。最初の停車駅那曲（ナチェ）へは、4 分遅れの 14 時 18 分に到着。拉薩から 322km。駅名標に「標高 4,513m」と記されていて、既に拉薩から 900m 弱登ってきたことになる。

那曲を出ると、次は格爾木（ゴルムド）まで途中交換駅での運転停車を除き、820km もノンストップで突っ走ることになる。一瞬ではあったが、底吾瑪駅で北京からはるばる 2 昼夜をかけてやって来た下りの T27 列車と

交換した。やがて、進行左手に錯那湖が展開する。その美しさはご覧の通りで、草も生えない砂漠のような土地に突然現れ、息を呑むような青さに目がしばし釘付けになった。

４　カメラも動かなくなる最高地点

本当は湖の美しさを動画で押さえたかったのであるが、持参した MPEG カメラが動かなくなってしまった。昼食時辺りから調子が悪かったのだが、故障したわけではなく、コンパクトフラッシュ型の 4GB ハードディスクを認識しなくなってしまったのだ。半導体メモリ（SD カード）を記録メディアに使用したデジタルカメラは、問題ないのにこれはどうしたことか。私の MPEG カメラは 2 年前に購入した Victor 製だが、同じメーカーの最新型を使用している K 氏は、問題なく撮れているという。ただし、取扱説明書に 3 千 m 以上の高所では使用できない場合があると注意書きがあったそうで、どうやらハードディスクは気圧が低い場所に弱いらしい。確かにポテトチップの袋がパンパンに膨らむのと同様、密封状態になっているハードディスクも内部の膨張により動作が不安定になってしまうのかも知れない。実際、高度の下がった翌朝には元通り使えるようになっていた。

高度がさらに上がり、息苦しくなってきた。各寝台の窓際には酸素供給口があるが、最初はどのように使うのか判らなかった。仕方なく拉薩空港で購入した携帯酸素ボンベで酸素を補っていると、ガイド氏が前の車両から供給口に取り付けるアタッチメントを持ってきてくれた。我々の 6 号車には無かったが、前の車両には常設されていたらしい。早速取り付けて試してみると、さすがに携帯用とは供給量が比べものにならない。「シューシュー」と音を立てて吹き出す酸素は、意識が朦朧となりかけている脳味噌に活を入れてくれる。ただし、ご覧の通り透明のビニールチューブを通って供給されるので、酸素がいささかビニール臭いのは我慢しなければならない。

そんなことをしているうちに唐古拉（タングラ）山を望む最高地点 5,072m は、過ぎてしまったらしい。日本の観光地のように「ただいま最高地点を通過中です」のアナウンスもなく、かつ最高地点に立つ唐古拉駅も通過だったので、全く判らなかった。車窓そのものはぼうっと見ていたので、最高地点そのものは見

逃していないのかも知れないが、それがどこだったのか記憶にない。17 時に夕食の案内が

あり、食堂車へ行くと、ちょうど最高地点の次の布強格駅を通過するところで、それで最高地点を過ぎてしまったことが判った次第である。せっかくここまで足を伸ばして来たのにメインとなるハイライトを見逃してしまい、残念なことである。

夕食の時に確認したら、一行の中で最高地点の通過が判ったのは、たったの一人だけだった。確かに景色はツンドラ地帯特有の単調な眺めだし、高山病の影響もあり、狭いコンパートメントに閉じ籠もっていたのでは、よほど意識がしっかりしていないと見逃してしまうだろう。唯一確認できたメンバーだが、実は秘密兵器を持参していた。それは携帯高度計である。準備よろしく、高度計の数値が上がって行くのを一人で見ながら悦に入っていたという。そんな秘密兵器を持ち込んでいるならば、皆に教えてくれればよいのに冷たい。運の悪いことに 11 名の参加者の中で、彼だけが一人部屋に割り当てられていた。

青蔵鉄道（下り・#1）

列車番号			T23		T27	T165		K917	
種別			特快		特快	特快		快速	
列車名			空調特快		空調特快	空調特快		空調快速	
西寧	1972	発	1641		1829	1956		2028	
		着	レ		レ	レ		250	
徳令哈	1451	発	レ		レ	レ		256	
		着	252		523	622		713	
格爾木	1142	発	312		543	642		733	
		着	レ		レ	レ		1550	
安多	448	発	レ		レ	レ		1601	
		着	1240		1547	1647		1733	
那曲	322	発	1246	┐	1551	1653	┐	1739	┐
		着	レ	交互に	レ	レ	交互に	1927	交互に
当雄	164	発	レ	隔日運転	レ	レ	隔日運転	1929	隔日運転
		着	1721	成都発／重慶発	2000	2100	上海発／広州発	2150	蘭州発／西寧発
拉薩	0	着							
記事					北京西発				

青蔵鉄道（上り・#1）

列車番号			T28	T166		T24		K918	
種別			特快	特快		特快		快速	
列車名			空調特快	空調特快		空調特快		空調快速	
拉薩	0	発	830	1000		1045		1120	
		着	レ	レ		レ		1311	
当雄	164	発	レ	レ		レ		1313	
		着	1159	1344		1414		1454	
那曲	322	発	1205	1350		1425		1500	
		着	レ	レ		レ		1646	
安多	448	発	レ	レ		レ		1648	
		着	2205	2331		019		106	
格爾木	1142	発	2225	2351	┐	039	┐	126	┐
		着	レ	レ	交互に	レ	交互に	451	交互に
徳令哈	1451	発	レ	レ	隔日運転	レ	隔日運転	457	隔日運転
		着	914	953	上海行／広州行	1058	成都行／重慶行	1144	西寧行／蘭州行
西寧	1972	着							
記事			北京西行						

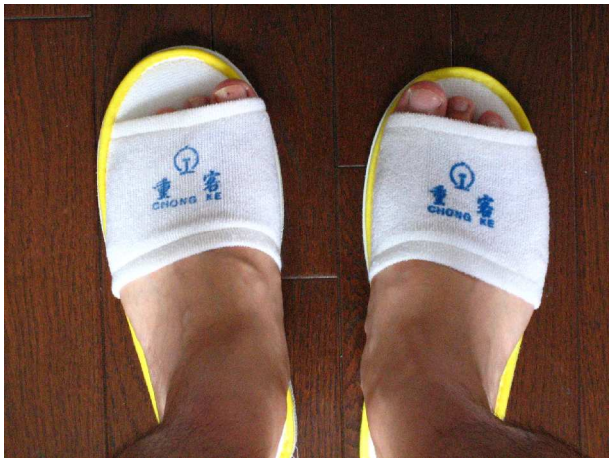
夕食後部屋へ戻ると、夕食をパスした同室の S 氏が、上の寝台から下の私の寝台に移り､大の字になって寝ている。どうしたものかと様子を伺うと、意識が混濁しており、ズボンにも失禁したような跡がある（これは S 氏の名誉のために補足しておくが、後に失禁ではなく、昼食時のビールをこぼしたものと判明）｡幹事に相談した結果、ガイドに仲介してもらって、列車に常駐しているという医者と看護士に来てもらう騒ぎになった（医者と看護士が常駐待機していること自体、すごいことだと思う）｡個室に救急医療器具が運び込まれ、重々しい雰囲気になる。測定の結果、血圧・心拍共に正常値を示しており、問題はなさそうである。

しかし、医者の質問に対してまともに答えようとせず、症状を改善する丸薬を口に含ま

せようとしても拒絶の姿勢を頑なまでに崩さないので、一時は途中下車をさせて処置をするような話まで出て来る。そうなると旅行そのものも中断せざるを得ないし、大変なことになるなと思いを巡らしているうち、突然本人が意識を取り戻し、何事もなかったかのように一人でトイレに立って行った。医者は保証できないので、途中下車を勧めていたが、自分でトイレに行けるようになるまで回復したことから、同室のシンガポール人に迷惑をかけないように日本人だけの部屋へ移すことで、何とか落ち着いた。

この事件のせいでしばらく車窓を眺める余裕がなかったが、19 時を過ぎた頃から薄暗くなってきた。でもこれは日の入りのためではなく、外に雪が舞い始めた影響のようだ。太陽そのものはまだ西の空に高く、当分は日が沈みそうにない。秀水河駅付近は一面の雪景色となり、地面が白くなっている。やがて雪は横殴りになり、外は相当寒そうだ。さすがに 21 時を回る頃には日もとっぷりと暮れ、その雪景色も見えなくなった。

この頃には私の高山病の症状も治まり、お腹が空いてきた。車窓を楽しめなくなったので、暇つぶし用として持参してきた携帯プレイヤーで「一騎当千」の続きを見ようとしたが、こちらもハードディスクを使用しているため、電源を入れても使用不能。しかも消灯されたので、諦めて床につき、しばらくウトウトとまどろむ。気が付くと駅に停車していた。時計を見ると、0 時前。次の停車駅である格爾木駅には、0 時 19 分の到着予定であるから、20 分以上も早着したことになる。ホームでストロボを発光させている人達がいたので、「重客（チョンケ）」とプリントされた軟臥車備え付けのスリッパで降りてみたら、案の定メンバーだった。



私と同様に元気を回復したらしく、わざわざ先頭車まで行ってここでのディーゼル機関車付け替え作業などを眺めた。格爾木駅の標高は 2,829m で、3 千 m を切っている。雪こそ無いものの、風は冷たかった。

格爾木駅停車中にトイレへ行こうとしたが、鍵がかかっていて入れなかった。停車前に各車両にいる客室乗務員が鍵をかけ、発車と同時に鍵を開けるという面倒なことをやっている。T24 列車は、青蔵鉄道開通と同時に新製された新型車両で組成されているのに、トイレがタンク式ではなく、垂れ流しなのかも知れない。しかもトイレ内の内

側へ倒す窓が開けっ放しになっており、気密性なんてあったものではない（つまり、車内外の大気圧は同じことになる）。格爾木駅を出ると、下車駅の西寧までまた 830km もノンストップ運転が続くので、本格的に横になった。

翌朝は外が明るくなった 6 時に目覚め、洗顔等を済ませる。まだ皆寝入っているようだが、明るくなったら車窓を楽しみたい。7 時少し前から青蔵鉄道の線路が複線になり、鳥島駅を過ぎると、右手に省名ともなった広大な青海湖が広がった。この湖は、東西が 200km もある大物で、霞んでいて見えないが、地図によると海心山（3,266m）が湖の中程に浮かんでいることになっている。青海湖としばらく併走するが、最後の方に天橋立よりも遙かに立派な砂州（というよりは、数十 km にも及ぶ砂丘）があった。湖沿いには旧線らしき廃線跡も見られ、湖から離れると単線に戻る。

8 時 40 分頃、車中 3 食目となる朝食に呼ばれた。しかし、せっかく食欲が元へ戻ったのに、テーブルに並んだのは、揚げピーナツ、粥、ゆで卵にキュウリの浅漬けとガッカリするような品揃え。食後のトイレへ寄っているうちに、列車は雄大なΩループに差し掛かっていた。青海湖と西寧との間には、山が立ちはだかっていて、食事の最中からループ線が折り重なるように見えていたが、これはその中でも最大級の規模である。3 列車が同時に行き違うような複雑な構造になっていて、鉄道模型のジオラマを見ているようだ。時刻表を見ていたら、ずいぶん早着しそうだなと思っていたのだが、最後にこのような難所が残っていたのだ。

カーブをゆっくり走るので、T24 列車の前後編成がよく見える。ここで T24 列車を紹介すると、硬座車 4 両、硬臥車 8 両、軟臥車 2 両、餐車 1 両の計 15 両編成だ。我々のパーティは、2 両の軟臥車に分散している。サボを見ると「成都／重慶」となっており、一見すると途中で分割するように見えるが、本日の T24 列車は成都行きとなっていて、重慶行きとは隔日運転である。つまり、サボの交換を省略しているのだ。幾つものトンネルを抜け、山の中腹を進むと、徐々に沿線には人家が増えてくる。やがて西寧が近付き、高速道路や、マンションなどが目に付くようになると、列車交換による運転停車も増える。左手からローカル線が合流し、西寧駅へほぼ定刻に到着した。

5　「冬虫夏草」を見て北京へ

改札口では切符を渡さずに（途中下車のふりをして）通り抜けた。駅の外には現地ガイドの周女史が、チベットの民族衣装で出迎えてくれる。ふくよかな体型に、その衣装がよく似合っている。先ずは西寧市内のレストラン「晨恒源酒店」で腹ごしらえ。冷えたビールもおいしかったが、それよりも温かい麺が疲れた胃袋にありがたかった。食後

は空港まで高速道路を走って、約 35 分で到着した。その車中で、西寧は「冬虫夏草」でも有名なので、是非手に取って見て欲しいと、前方から「冬虫夏草」の現物が車内を回覧されて来た。「冬虫夏草」とは、漢方薬の一つで、男性ならば精力絶倫、女性でも食せば体にいいらしい。一般的には強い酒に漬け置きしてそれを呑むらしいが、そのまま炒め物に入れても良いそうだ。子供の頃、昆虫辞典か何かで「冬虫夏草」を見たことがあったが、その写真では蝉の幼虫に寄生していた。しかし、回ってきた現物を拝見すると、いわゆる芋虫の頭から角が 2cm 程伸びたような代物で、記憶にあるものと違っていた。1 匹 30 元とのことだが、見た目にもグロテスクだし、持って帰っても捨てられそうだったので、私は手を出さなかった。精力の衰えを身に覚えがある御仁は、まとめ買いをしていたようであるが、高価な食材には違いない。

空港では少し余裕があり、土産物屋を物色する。ローカル空港なので、たいしたものはないが、好き嫌いの激しい牛の干し肉を 3 種類ほど購入した。干し肉は噛むほどに味が出て、酒のつまみには最適なのだが、臭いが強いので、土産としては評判が悪い。周ガイド嬢と分かれて、6 番ゲートでしばらく待機。これから搭乗する CZ6991 便の機材は、中型の B737-700 で、やはり中央通路を挟んで 3 列シートが左右に並んでいる構造は同じ。なお、この便だけ中国国際航空ではなく、中国南方航空という別会社の便になっている。予定より 10 分も早く離陸態勢に入り、今回の旅行で初めての窓側席を楽しむ。約 2 時間のフライトは順調過ぎるほどで、北京国際空港へ 30 分も早着してしまった。

北京郊外北部にある空港から市内までは、高速道路を走り 30～40 分を要す。来年のオリンピック開催に向けて、高速道路沿いに高速鉄道が建設中であり、高速道路もさらにもう 1 本造られるらしい。スルーガイドの唐氏は地元へ戻ってきたこともあり、急に口が滑らかになった。トロリーバスなどを眺めながら市内に入り、ルフトハンザセンターホテルなどを見てまたまたレストランへ。何だか移動する度に食事をしているようである。また北京ダックのような高級料理が出てくるのかと思ったら、さにあらず、庶民的なメニューで、日本人の口にも

よく合った。

レストランからマイクロバスに乗り 25 分で、今夜の宿となる北京和平賓館（別名、ノボテルピースホテル）へ到着した。外資系ホテルのため、外国人客の利用が多い。1997 年に改装しているとはいえ、古い建物なので、内装はくたびれている。しかも、成都および拉薩はインターネット使い放題だったのに、ここは有料である。一番サービスが悪く、かつボロいので、私の評価は最低となる。

夜の北京散策は、ショッピングへ行く者、ガイドの案内で足裏マッサージを体験する者、地下鉄を乗り歩く者と、各自目的がバラバラなので、それぞれに分かれる。当然地下鉄組となる私は、まずホテル最寄り駅の王府井（ワンフーチン）を探すが、なかなか見付からない。巡回していた警官に尋ねても要領を得ず、歩行者天国や工事中の道路を歩きに歩き、20 分もかかってようやくたどり着いた。ここから地下鉄に乗っていれば問題なかったのに、欲を出して北京（ペイジン）駅まで足を伸ばすことにしたのが間違いのもとだった。よくあることだが、地図上では王府井からすぐ近くなのに、実際に歩いてみるとかなりの距離があったのだ。しかも、途中で道を間違え、どこまで行っても城壁に阻まれて、目的地にたどり着くことが出来ない。北京駅裏の怪しい飲み屋街などを抜け、いい加減くたびれ果てた頃、ようやく美しくライトアップされた北京駅に到着した。しかし、拉薩駅と同じく入口で手荷物検査をしているため、残念ながら駅舎内部へは入れず、外から眺めるだけにとどめた。

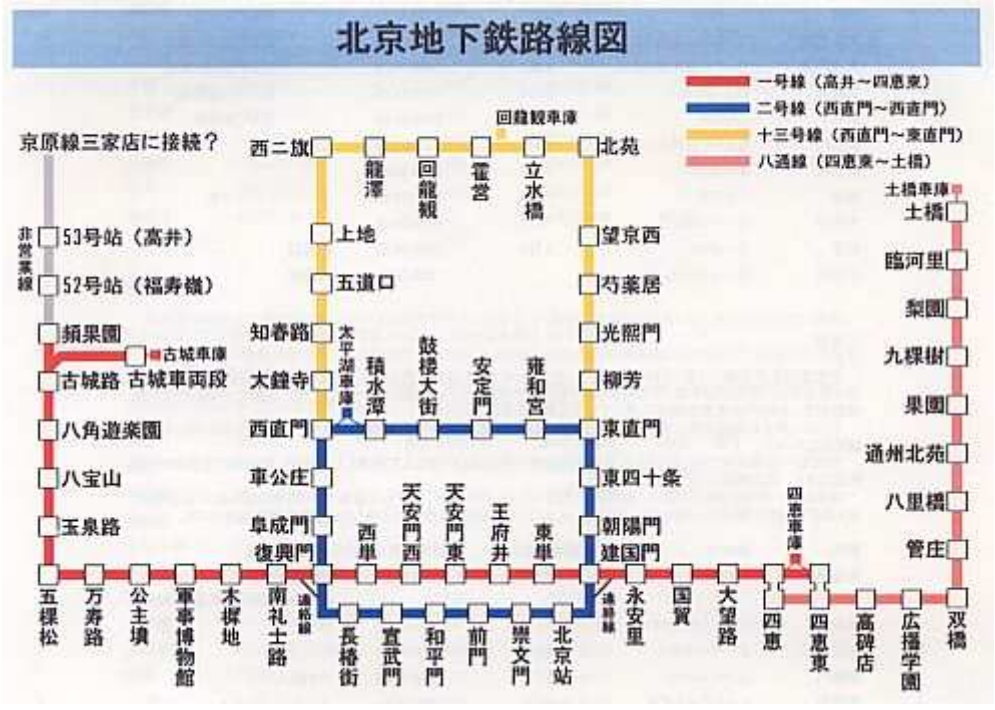
次に、地下へ降りて、地下鉄に乗るべく窓口へ並ぶが、全く英語が通じない。当方は明日も地下鉄に乗る予定なので、下に示す IC カード式の乗車券が欲しいのだが、普通の単票を売りつけようとする。幸いにも手元に北京地下鉄の Wikipedia を印刷してきたので、それを指し示し、やっと買うことが出来た。領収明細書を見ると、デポジット（回収金額）が 20 元、チャージ（充値金額）が 20 元の合計 40 元であることが判る。

もとより北京地下鉄全線を乗ることは時間的に不可能なので、この日は環状線である二号線（路線図で、青色のライン）に乗ることにした。とはいっても、もう時計を見ると 22 時を過ぎている。二号線は延長 23km あり、

1 周の所要時間がはっきりしない。最悪途中で打ち止めになってしまった場合は、タクシーで帰ろうと、時計回りの電車に乗り込んだ。二号線は、北京の城壁に沿って建設されたので、○△門という駅名が多いのが特徴である。6 両編成の電車は、2 両毎に区切られ、隣の編成に移動することが出来ない。第三軌条式の電車は、二号線を 1 周するのに 49 分かかった。時刻表が駅に掲出されていないので不安だったが、無事元の北京駅に戻ることが出来た。深夜なのに客足は絶えず、北京の活気を肌で感じた次第である。一駅戻って建国門（チェングオメン）から東西を結ぶ一号線（路線図で、赤色のライン）に乗り換え、王府井駅で下車。ホテルへ戻ったのは、23 時半だった。それからシャワーを浴びて 1 時前に反省会に出ようとしたが、既にお開きになってしまったようで、幹事部屋へ電話をしたのに誰も出ない。最後の夜だというのに、皆さん疲れが出たのか、不調に終わったようだ。

６　北京城鉄十三号線を試乗

翌朝はモーニングコール前に目覚め、朝食後に部屋へ戻ろうとすると、また鍵が開かない。昨夜からカード式キーの調子が悪かったのだが、何度やってもダメである。ロシアの二の舞かと思ったが、フロントで交渉するのも面倒だし、同室のパートナーと行き違いになっても困るので、パートナーが朝食から戻って来るまで辛抱強く待った。本来なら余裕があったはずなのに、慌てて用を足すはめになってしまった。こういうことが続くと、ホテルの印象は最低から最悪にランクダウンする。



帰国前に昨夜に続いて北京の地下鉄に試乗するため、チェックアウト後の荷物をホテルに預けた。本日の目的は、北京市の北郊外を走る十三号線（路線図で、黄色のライン）に乗ることである。当然地下鉄で行くものと思っていたら、ガイド氏がタクシーで行くと言い出した。もしかしたら地下鉄の最寄り駅までの道筋を知らないのかもと思ったが、恥をかかせても悪いので、渋々従うことにした。

北京訪問が初めてならタクシーに乗るのも初めてなので、先ず運転席が鉄格子で囲まれ、柵越しに現金を収受するシステムに驚かされる。確かに見ていると、中国のタクシーでは助手席から客が埋まっていくようだ。十三号線の発着駅「東直門（トンジーメン）」まで所要 10 分、14 元だった。

これから試乗する十三号線は、東直門～西直門（シージーメン）を結ぶ全線 40.5km。

東側の起点である東直門駅は、昨夜乗った二号線と地下で繋がっており、共通の IC カードで改札を通ることが出来る。地下部分は最初の東直門駅を出てからしばらくの区間と、この先の龍澤（ロンツー）～西二旗（シーアルチィ）間の一部区間だけで、次の柳芳（リュウファン）駅ではもう地上へ出てしまう。十三号線が地鉄（地下鉄）ではなく、城鉄（市街鉄道）と呼ばれているゆえんである。ここから先は高架線を行くにも関わらず、パンタグラフによる架線集電ではなく、第三軌条による集電方式を採用している。望京西（ワンジンシー）駅までの沿線は、北京郊外の住宅地だったが、その先は駅間距離もグッと広がり、未開発地ばかりとなる。左手には電化された貨物線らしき単線が並行する。東直門から 5 つめの北苑（ペイユェン）駅で下車し、しばしの撮影タイム。ホームに警備員が常駐していて、撮影するのにいちいち断らなければならないのが面倒だ。

再び乗車し、次の立水橋（リーシュイチャオ）駅手前で右手から引き込み線が合流するが、保線用だろうか。立水橋～霍営（フオイン）には進行方向右側に回龍観車両基地があり、そのための引き込み線が三角線状に分岐している。車両基地と同名の回龍観（フイロングァン）駅からドドッと乗ってきて、それまで閑散としていた車内がラッシュ並みになる。これまでずっと左側の築堤上を並行していた線路が、いつの間にか非電化単線となり、地平に移っていた。

十三号線の電車は、一号線や二号線の電車が非冷房のラインデリア方式だったのに対して、完全に冷房化されていて涼しい。制御方式も VVVF を採用していて、4 両編成の電車は全て新しい。また、流しの兄さんや新聞･観光地図などの非公認販売人が、時々車内を巡回して来る。しかし、例によって貫通していないから、隣の車両へ移動するためにはホームへ一旦出なければならず、ご苦労なことである。終点西直門駅の少し手前に中国鉄路の北京北駅があり、少し時間があったのでそちらへ回りたいと申し出たら、ガイド氏にやんわりと拒絶された。

「日本信号」と日本語のプレートで表示された自動改札機へ IC カードをかざすと、下車時に 3 元引き落とされた。昨夜乗車した一号線と二号線は、乗車時に引き落とされたので、取扱いが異なるようだ。高架上の十三号線西直門駅からやや離れた二号線の西直門駅への移動は、一旦地上へ出なければならない。地下で接続してくれればよいのに、雨の日は乗り換えが面倒そうである。別改札となっている十三号線から二号線へ乗り換える場合は、乗り継ぎ割引が適用されるはずなのだが、IC カードにはそれが適用されない。北京地下鉄の IC カードシステムは、余り賢くないようだ。

ガイド氏が二号線を東直門方面へ戻ろうとするので、今度はこちらがそれを拒否。反時計回りに乗車して、復興門（フーシンメン）駅経由で王府井を目指す。同じ所を二度も通りたくないのに、どうも「鉄」がどう行動したいのか理解してもらえなくて困る。たまたまやって来た二号線の反時計回り電車は、それまでのプラスチック製シートではなく、クッションの入ったいわゆる軟座車だった。しかも、日本の地下鉄のようにドア上の停車駅案内表示器が、次の停車駅を点滅して知らせてくれるシステムだった。来年のオリンピック開催に向けて路線も拡充されるようだが、このようなサービス向上にも力を入れている

と言うことか。

復興門駅では、二号線から一号線へ乗り換える階段入口付近に中間ラッチのような障害物があり、乗客の流れを妨げている。昨夜同じように乗り換えた建国門駅には、このような障害物はなかった。地図では、車内の路線図に絵の入った天安門西（ティェンアンメンシー）と天安門東（ティェンアンメントン）の両駅の間に天安門広場があるのだが、どのような場所なのか次回時間があったら訪問してみたいものだ。予定通り王府井駅で下車。これで北京地下鉄は、一号線の両端部と八通線を除いた中心部の全区間に足を記したことになる。王府井駅では、「王府井大街」の案内に従って地下通路を進むと、昨夜とは違う場所から地上へ出たが、途中に改札がなかった。どうやら北京の地下鉄は、十三号線を除き、入口でチェックするだけで、出口側はノーチェックのようだ。ただ入口と出口の区別が我々外国人には出来ないだけで、地元民はちゃんと入るときに改札を受けているのだろう。出口側から入れば、無賃乗車が可能なだけに不思議なシステムだと思った。

まだホテルの集合時間までには余裕があったので、途中にあったブックセンターに寄り道をする。拙い英語で鉄道写真集はあるかと店員に尋ねると、いきなり 4 階へ案内された。期待に胸を膨らませて変則的なエスカレータを登って行くと、確かにそれはそこにあった。しかし、それは鍵のかかったガラスのショーケースの中へ厳重に保管されていて、学術書のようである。手に取っても良いというので、お言葉に甘えると、ズシリとした重さ。さすがにお値段も立派で、400 元（＝6 千円）もする。同行者はプロのカメラマンだったのだが、買おうという気にはならなかったようだ。このブックセンターでは、1 階の地図コーナーで、鉄道関係の雑誌や時刻表などを探してみるが、不発に終わった。時刻表がこれだけ大きな本屋で売っていないとは意外だったが、おそらく中国では自分で時刻表を調べて旅行するという習慣が、まだ一般的ではないのだろう。

ホテルへ戻る途中で、歩道から車道に向けてカメラを構える物好きがいるのに気が付いた。よく見たら、北京城鉄試乗の途中で分かれた I 氏と K 氏であった。何を撮っているのかと尋ねたら、トロリーバスだと言う。しかし、道路を見上げても頭上にトロリー線などは張られていないではないか。でも確かに目の前を行くバスの屋根には 2 本のトロリーポールが備えられている。そう、北京ではトロリー線のない区間をバッテリーカーとしてトロリーバスが走っているのだ。でもトロリー区間を離脱するときと、逆にトロリー区間へ入るときはどうしているのか興味津々なところである。

さて、紙面も尽きたので締め括るが、日本人は富士山より高い所へ足を踏み入れてはいけないというのが、今回の旅で得た教訓である。いきなり成都から拉薩へ、標高差 3 千 m 以上を一気に稼ぐのではなく、逆のルートで西寧から拉薩へ向けて青蔵鉄道をゆっくりと登って行けば、高山病に悩まされることはなかったかも知れない。要は、少しずつ体を慣らして行けば、良いのである。これを読んだ読者諸兄も青蔵鉄道にチャレンジするときは、是非参考にしていただきたい。

（Traffic Circle　No.58 に収録）